Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11253**

18. Wahlperiode 16.02.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Planungsstand der Bundesregierung zur PKW-Maut

Nach Kritik von Seiten der Europäischen Kommission zur Frage der EU-Konformität hat die Bundesregierung zum wiederholten Male einen Gesetzentwurf zur Einführung der PKW-Maut im Bundeskabinett beschlossen. Dabei steht bereits im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD aus dem Jahr 2013, dass die PKW-Maut eines der zentralen Projekte dieser Bundesregierung im Verkehrsbereich sei. Mit dem aktuellen Gesetzentwurf ist – nach Auffassung der Fragesteller aus gutem Grund – klar, dass dieses Wahlversprechen zur Einführung in dieser Wahlperiode nicht durchgehalten werden kann. Sowohl Juristen, Landesregierungen unter Beteiligung von CDU und SPD, als auch Anrainerstaaten haben mehrfach Bedenken angemeldet.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Kosten sind seit Beginn der Legislaturperiode im Zusammenhang mit der PKW-Maut für Gutachten, weitere Vorplanungen, bestehendes und zusätzlich eingeplantes Personal, Entwicklung eines Mautsystems und Sonstiges bei der Bundesregierung angefallen (bis zum 1. Januar 2017)?
2. Welche „diverse(n) Abstimmungen von Vertretern des BMVI auf unterschiedlichen Ebenen mit der Europäischen Kommission“ (siehe Antwort zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 18/10317) hat es zur PKW-Maut gegeben und welches Ergebnis gab es diesbezüglich?
3. Wo sind die Gutachten zur PKW-Maut von Dr. Fritz Söllner, von Prof. Dr. Friedemann Kainer und von RA Priv. Doz. Dr. Bernhard Müller (siehe Antwort zu Frage 10 und 12 auf Bundestagsdrucksache 18/10317) öffentlich einsehbar, und falls dies nicht der Fall ist, aus welchem Grund verweigert die Bundesregierung eine Veröffentlichung?
4. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Ankündigung der EU-Anrainerstaaten, eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) gegen die PKW-Maut einzureichen (siehe www.zeit.de/mobilitaet/2017-01/pkw-maut-kabinett-proteste-oesterreich-opposition)?
5. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des österreichischen Verkehrsministers Leichtfried, dass die geplante deutsche PKW-Maut EU-rechtswidrig sei, da „beim deutschen Modell […] nur Ausländer zur Kasse gebeten“ (siehe www.zeit.de/mobilitaet/2017-01/pkw-maut-kabinett-proteste-oesterreich-opposition) würden, und falls nein, inwiefern kann die Bundesregierung diese Einschätzung widerlegen?

6. Wird sich die Bundesregierung im weiteren parlamentarischen Verfahren für einen mautfreien Korridor, wie etwa von der CDU-Ministerpräsidentin des Saarlandes, Annegret Kramp-Karrenbauer, gefordert (www.zeit.de/mobilitaet/2017-01/pkw-maut-kabinett-proteste-oesterreich-opposition), aussprechen und falls nein, warum nicht?
7. Mit welchen jährlichen Mehreinnahmen durch die PKW-Maut nach Abzug aller daraus entstehenden Kosten (z. B. Verwaltungsaufwand) rechnet die Bundesregierung?
8. Welche jährlichen Mehreinnahmen würden sich nach Einschätzung der Bundesregierung aus der Einführung einer LKW-Maut auf alle Straßen des Bundesgebietes ergeben?
9. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des ADAC (siehe ADAC Motorwelt 02/17 „Maut: Nur eine Zwischenlösung?“), wonach die überarbeitete PKW-Maut den Weg für ein flächendeckendes Maut-System auf europäischer Ebene und zu Lasten deutscher Autofahrer bereitet (bitte begründen)?
10. Mit welcher Begründung geht die Bundesregierung davon aus, dass aus einem etwaigen zukünftigen europäischen Mautrahmen keine Mehrbelastung für deutsche Autofahrer entsteht (siehe Süddeutsche Zeitung vom 30. Januar 2017, „Maut ohne Grenzen“)?
11. Wie hat sich der Anteil von Euro-6-Fahrzeugen in den vergangenen fünf Jahren entwickelt und von welchem Anteil geht die Bundesregierung für die nächsten fünf Jahre aus?
12. Inwiefern werden sich nach Ansicht der Bundesregierung die Zulassungszahlen bei Euro-6-Fahrzeuge durch den geplanten steuerlichen Vorteil im Zuge der Änderung des zweiten Verkehrssteueränderungsgesetzes verändern?
13. Aus welchem Grund ist ein steuerpolitischer Anreiz zum Erwerb von Euro-6-Fahrzeugen notwendig, obwohl seit 1. September 2015 Pkw mit Verbrennungsmotor ohne Euro 6 nicht mehr neu zugelassen werden können?
14. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Gutachten vom Verkehrsexperten Ratzenberger, wonach die PKW-Maut den Bundeshaushalt mit bis zu 251 Mio. Euro belastet (siehe u. a. www.t-online.de/wirtschaft/id_80323730/adac-studie-pkw-maut-wird-zum-minusgeschaeft.html)?
15. Welche Berechnungen zur Höhe der Maut-(Minder-)Einnahmen gibt es von Seiten des Bundesfinanzministeriums bzw. wann wird eine Schätzung vorliegen?

Berlin, den 14. Februar 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333